I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 397/1999

av den 22 februari 1999

om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av cyklar med ursprung i Taiwan samt om slutgiltigt uttag av de preliminära tullarna

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 384/96 av den 22 december 1995 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen ([1]), särskilt artikel 9.4 i denna,

med beaktande av det förslag som kommissionen har lagt fram efter samråd med rådgivande kommittén, och

av följande skäl:

A. PROVISORISKA ÅTGÄRDER

(1) Genom kommissionens förordning (EG) nr 1833/98 ([2]) (nedan kallad förordningen om preliminär tull) infördes preliminära antidumpningstullar på import till gemenskapen av cyklar som omfattas av KN-nummer 8712 00 10, 87 12 00 30 och 8712 00 80 med ursprung i Taiwan.

B. EFTERFÖLJANDE FÖRFARANDE

(2) Flera berörda parter inkom med skriftliga synpunkter efter det att de preliminära antidumpningstullarna hade införts.

(3) Parter som hade begärt att bli hörda gavs tillfälle att höras av kommissionen.

(4) Kommissionen fortsatte att inhämta och kontrollera alla uppgifter som bedömdes som nödvändiga för de slutgiltiga avgörandena. Kontrollbesök på plats utfördes hos följande importör i gemenskapen som inte var någon taiwanesisk exporterande tillverkare närstående:

— *Bikeeurope BV, Utrecht, Nederländerna.*

(5) Samtliga parter underrättades om de viktigaste omständigheter och överväganden som skulle ligga till grund för avsikten att rekommendera ett införande av slutgiltiga antidumpningstullar och ett slutgiltigt uttag av de belopp för vilka säkerhet ställts i form av preliminära tullar.

(6) Parternas muntliga och skriftliga synpunkter övervägdes och slutsatserna har i berättigade fall ändrats i enlighet med dem.

C. PRODUKT SOM ÄR FÖREMÅL FÖRUNDERSÖKNING OCH LIKADAN PRODUKT

(7) Eftersom det inte inkommit några invändningar beträffande definitionen av den berörda produkten och den likadana produkten bekräftas slutsatserna i skälen 13–19 i förordningen om preliminär tull.

D. NYA EXPORTERANDE TILLVERKARE I TAIWAN

(8) På grund av det stora antalet exporterande tillverkare i Taiwan beslutade kommissionen att i enlighet med artikel 17 i förordning (EG) nr 384/96 (nedan kallad grundförordningen) använda sig av stickprov (se vidare förordningen om preliminär tull). Det har inte inkommit några invändningar beträffande urvalet av exporterande tillverkare för stickprovet; detta urval gjordes med de exporterande tillverkarnas intresseorganisationers samtycke.

Ett antal exporterande tillverkare i Taiwan gav sig till känna en månad innan de provisoriska åtgärderna antogs och begärde att tillerkännas status som ny exporterande tillverkare. Efter antagandet av de provisoriska åtgärderna kontrollerade kommissionen med hjälp av ett särskilt frågeformulär att företagen inte hade exporterat produkten

([1]) EGT L 56, 6.3.1996, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 905/98 (EGT L 128, 30.4.1998, s. 18).
([2]) EGT L 238, 26.8.1998, s. 10.

i fråga till gemenskapen under undersökningsperioden, att de hade börjat exportera till gemenskapen efter denna period eller genom avtal hade gjort ett oåterkalleligt åtagande att exportera en betydande kvantitet till gemenskapen, och att de inte var närstående någon tillverkare eller exportör i Taiwan som omfattades av antidumpningsåtgärderna för produkten. Exporterande tillverkare som visade att de uppfyllde dessa villkor ansågs vara nya exporterande tillverkare och bör beträffande de slutgiltiga åtgärderna åtnjuta samma behandling som de samarbetsvilliga exporterande tillverkare som inte ingick i stickprovet, dvs. omfattas av en antidumpningstull som beräknats i enlighet med artikel 9.6 i grundförordningen.

(9) Nya exporterande tillverkare som efter antagandet av de slutgiltiga åtgärderna inkommer med tillräckliga bevis för att man uppfyller villkoren bör åtnjuta samma behandling.

E. DUMPNING

1. Normalvärde

1. *Metod för beräkning av normalvärdet*

(10) Eftersom det efter antagandet av de provisoriska åtgärderna inte inkommit några invändningar beträffande den metod som använts för fastställandet av det konstruerade normalvärdet bekräftas undersökningsresultaten i skälen 27–31 i förordningen om preliminär tull.

2. *Produktionskostnader*

(11) Ett företag invände efter antagandet av de provisoriska åtgärderna mot att man vid fastställandet av det konstruerade normalvärdet hade använt den tillverkningskostnad som företaget själv använde i sin bokföring. Företaget hävdade att den tillverkningskostnad som företaget uppgivit i sitt svar på frågeformuläret skulle användas eftersom denna var riktigare. Företaget hävdade också att en annan kostnadsfördelning borde användas vid dumpningsberäkningarna, eftersom vissa tullavgifter som belastade produkten när den såldes på den inhemska marknaden i företagets bokföring räknades in i tillverkningsomkostnaderna för alla produkter.

(12) Vid kontrollbesöket visade det sig att företaget i sin bokföring hade en betydligt mera detaljerad kostnadsredovisning för varje modell än vad som efterfrågades i frågeformuläret. Det visade sig också att den i svaret på frågeformuläret angivna tillverkningskostnaden i betydande grad skilde sig från den som upptogs i bokföringen. I svaret på frågeformuläret undervärderade företaget överlag tillverkningskostnaderna för de till gemenskapen exporterade modellerna, samtidigt som man övervärderade motsvarande kostnader för inhemska modeller.

Företaget kunde inte motivera varför den i svaret på frågeformuläret angivna kostnaden skulle avspegla tillverkningskostnaderna för produkten på ett riktigare sätt än den bokförda kostnaden. När det gällde det förhållandet att vissa tullkostnader räknades tillsammans med tillverkningsomkostnaderna kunde företaget, med utgångspunkt i uppgifterna i svaret på kommissionens frågeformulär och vad som framkom under kontrollbesöket, inte förklara hur dessa kostnader behandlades i bokföringen eller hur de fördelades mellan de olika modellerna. Därför drogs slutsatsen att den bokförda tillverkningskostnaden för varje modell borde användas vid konstruktionen av normalvärdet.

(13) Ett annat företag hävdade att kommissionen vid konstruktionen av normalvärdet borde ha godtagit den uppdelning för direkta arbetskostnader och tillverkningsomkostnader som företaget gjort i sitt svar på frågeformuläret. Företaget hävdade att det inte hade någon speciell metod för att fördela dessa kostnader och att det tvingats skapa en fördelningsmetod enkom för dumpningsundersökningen. Undersökningen visade dock att företaget tidigare haft en fördelningsmetod för direkta arbetskostnader och tillverkningsomkostnader. Det visade sig också att den nyskapade fördelningsmetod som användes för svaret på frågeformuläret genomgående ledde till högre kostnader för modeller med hög tillverkningskostnad och lägre kostnader för modeller med låg tillverkningskostnad. Enligt den nyskapade fördelningsmetoden fördelades direkta arbetskostnader och tillverkningsomkostnader på grundval av olika faktorer, t.ex. storleken på eller typen av använda delar. Företaget visade dock inte att dessa fördelningsfaktorer verkligen ledde till en riktigare fördelning av de direkta arbetskostnaderna och tillverkningsomkostnaderna än den tidigare använda metoden. Därför drogs slutsatsen att det inte fanns någon anledning att använda någon annan metod än den som företaget tidigare använt, och att denna metod sålunda skulle användas vid beräkningen av tillverkningskostnaden inför konstruktionen av normalvärdet.

2. **Exportpris**

(14) Eftersom det sedan antagandet av de provisoriska åtgärderna inte inkommit några invändningar beträffande fastställandet av exportpriset bekräftas undersökningsresultaten från förordningen om preliminär tull.

3. **Jämförelse**

(15) En exporterande tillverkare hävdade att vissa betalningar, som företaget gjort till ett närstående företag för att förhindra att detta företag kom på obestånd, felaktigt hade dragits av från exportpriset såsom provision.

(16) Vid kontrollbesöket avslöjades att denna exporterande tillverkare i själva verket gjort vissa provisionsutbetalningar som var direkt kopplade till viss exportförsäljning till gemenskapen, vilken inte uppgivits i svaret på frågeformuläret. Det bör också påpekas att den exporterande tillverkaren i sitt svar på frågeformuläret inte nämnde det närstående företaget till vilket provisionen utbetalades och som var delaktig i exportförsäljningen till gemenskapen, trots att just sådan information uttryckligen efterfrågades. Invändningen kunde alltså inte godtas och provisionen drogs av från exportpriset.

(17) Inga andra invändningar har inkommit beträffande de i den preliminära förordningen angivna justeringar som gjorts för att jämförelsen skall bli rättvis, och undersökningsresultaten i förordningen om preliminär tull bekräftas därför.

4. **Dumpningsmarginaler**

1. *Metod*

(18) Det vägda, genomsnittliga, konstruerade normalvärdet fritt fabrik jämfördes, modell för modell, med det vägda, genomsnittliga exportpriset (se förordningen om preliminär tull). Inga förändringar gjordes i dumpningsberäkningarna och de preliminära dumpningsmarginalerna bekräftas därför enligt nedan.

2. *Dumpningsmarginaler för företagen i stickprovet*

(19) En jämförelse mellan normalvärdet och det justerade exportpriset visade att samtliga företag i stickprovet dumpade priserna. Dumpningsmarginalerna varierar mellan olika modeller och kommissionen har därför beräknat en vägd, genomsnittlig dumpningsmarginal för varje exporterande tillverkare. På grund av de stora skillnaderna i exportpriser mellan de olika modellerna har vägningen skett på grundval av respektive modells exportkvantitet. De slutgiltiga dumpningsmarginalerna, i procent av importpriset cif gemenskapens gräns före tull, är följande:

— Fritz Jou Manufacturing Co. Ltd	10,2 %.
— Giant Manufacturing Co. Ltd	2,4 %.
— Merida Industry Co. Ltd	2,5 %.
— Ming Cycle Ind. Co. Ltd	2,5 %.
— Overlord Industries Corp.	18,2 %.

3. *Dumpningsmarginal för samarbetsvilliga företag som inte ingick i stickprovet*

(20) I enlighet med artikel 9.6 i grundförordningen tilldelades de samarbetsvilliga företag som inte ingick i stickprovet en dumpningsmarginal motsvarande den genomsnittliga dumpningsmarginalen för företag som ingick i stickprovet, vägd på grundval av volymen av deras export till gemenskapen. Denna slutgiltiga dumpningsmarginal är 5,4 % av importpriset cif gemenskapens gräns före tull.

4. *Dumpningsmarginal för icke samarbetsvilliga företag*

(21) Dumpningsmarginalen för de icke samarbetsvilliga företagen fastställdes i enlighet med artikel 18 i grundförordningen på grundval av tillgängliga uppgifter. Eftersom graden av samarbetsvilja var hög ansågs det lämpligt att fastställa dumpningsmarginalen för de icke samarbetsvilliga företagen till den högsta dumpningsmarginal som fastställts för något företag som ingick i stickprovet. Att anta att de exporterande tillverkare som inte visade sig samarbetsvilliga skulle ha lägre dumpningsmarginal än de samarbetsvilliga skulle innebära att man premierade bristande samarbetsvilja och skulle kunna uppmuntra försök till kringgående.

Denna slutgiltiga dumpningsmarginal är sålunda 18,2 % av importpriset cif gemenskapens gräns före tull.

F. **DEFINITION AV GEMENSKAPSINDUSTRIN; STICKPROVET**

(22) De taiwanesiska cykelexportörernas organisation (nedan kallad TBEA) och de europeiska cykelimportörernas organisation (nedan kallad EBIA) påpekade att bara nio europeiska tillverkare ingick i stickprovet och att sex av dessa företag dessutom ingick i större koncerner av cykeltillverkare. Det var dock bara fyra av företagen som uppvisade tillfredsställande samarbetsvilja under undersökningen. De hävdade att de små och oberoende cykeltillverkarna antingen inte stödde undersökningen eller hade visat mycket liten samarbetsvilja. De båda organisationerna hävdade därför att de företag som valts ut för stickprovet för fastställande av skada inte var representativa för gemenskapsindustrin, utan bara representerade de stora konglomeratens intressen.

(23) Vad beträffar gemenskapsindustrins representativitet och stödet från industrin i gemenskapen fastställdes under det preliminära förfarandet i enlighet med artiklarna 4.1 och 5.4 i grundförordningen (se skäl 43 i förordningen om preliminär tull) att tillverkare motsvarande 60 % av gemenskapstillverkningen uttryckligen stödde klagomålet och därmed inledandet av föreliggande undersökning.

Inte någon tillverkare, vare sig liten eller stor, gav något uttryck för att man motsatte sig undersökningen. Det finns alltså inget tvivel om gemenskapstillverkarnas inställning till inledandet av denna undersökning.

(24) När gemenskapstillverkare för stickprovet valdes ut beaktades särskilt att det i enlighet med artikel 17 i grundförordningen skulle omfatta ett representativt urval av olika stora företag, olika grad av tillverkningsintegration och olika produktsortiment samt stor tillverkningsvolym (se skälen 46 och 47 i förordningen om preliminär tull). EBIA och TBEA visade inte i sin invändning att det urval som denna metod resulterade i skulle vara olämplig.

(25) Det bör slutligen också påpekas att alla de gemenskapstillverkare som ingick i stickprovet besvarade kommissionens frågeformulär och den begäran om kompletterande uppgifter som kommissionen skickat ut. De var också fullt samarbetsvilliga vid kontrollbesöken på plats. Påståendet att vissa gemenskapstillverkare inte var samarbetsvilliga i tillfredsställande utsträckning i undersökningen är alltså ogrundat.

(26) Rådet bekräftar därför den slutsats som i skäl 45 i förordningen om preliminär tull dras om gemenskapsindustrins representativitet. Det bekräftas också att stickprovet, som bestod av nio företag motsvarande 40 % av gemenskapsindustrins sammanlagda verksamhetsvolym, är representativt för gemenskapsindustrin.

G. **SKADA**

1. **Metod för fastställande av skada**

(27) Gemenskapsindustrins skada har bedömts på grundval av två kategorier av uppgifter (se vidare skäl 48 i förordningen om preliminär tull). Den första kategorin gäller globala skadeindikatorer för gemenskapsindustrin, t.ex. produktion, kapacitet och kapacitetsutnyttjande, lager, försäljning, marknadsandelar, investeringar och sysselsättning. Den andra kategorin avser vissa resultatrelaterade skadeindikatorer för gemenskapsindustrin, bl.a. lönsamhet, priser, prisutveckling och prisunderskridande, för vilka uppgiftsmaterialet inhämtats från de gemenskapstillverkare som ingick i stickprovet.

1. *Globala skadeindikatorer*

(28) På grundval av ett antal olika dokument, t.ex. pressmeddelanden, utdrag ur de icke-konfidentiella svaren på kommissionens frågeformulär och årsrapporter från europeiska koncerner som Monark, Atag och Derby (till vilka vissa av företagen i stickprovet hör), hävdade TBEA och EBIA att dessa större koncerners omsättning, tillverkningsvolym och lönsamhet förbättrats betydligt. Detta skulle motsäga det preliminära undersökningsresultatet om skada.

(29) Mot detta kan anföras att TBEA och EBIA för att styrka denna påstådda ökning i tillverkningsvolym, omsättning och lönsamhet främst tillhandahöll uppgifter på koncernnivå och inte direkt för den berörda produkten. Dessa uppgifter bedöms dock inte kunna vederlägga de preliminära undersökningsresultaten som bygger på de globala skadeindikatorerna för hela gemenskapsindustrin, vilka baserades på läget beträffande den berörda produkten och avspeglade situationen för alla de enskilda företag som ingår i koncernerna.

Dessa koncerners verksamhet omfattar inte bara cyklar. Beroende på koncern står cyklarna för mellan ca 27 – 70 % av den samlade verksamheten. De tre koncernernas sammanlagda andel av cykelmarknaden i gemenskapen fastställdes till ca 28 % under undersökningsperioden. Förvärv kan medföra att hela koncernens produktion, försäljning och omsättning sammanlagt ökar, särskilt om de ekonomiska indikatorerna bortser från att ett nytt företag ingår i koncernen, men detta uppvägs av att oberoende företag försvinner. Detta hindrar inte att enskilda företag inom koncernen och koncernen som sådan kan ha haft minskad produktion, försäljningsvolym, omsättning och lönsamhet under hela undersökningsperioden.

Därför kan TBEA:s och EBIA:s slutsats att koncernernas sammanlagda resultat förbättrats i den del det avser den berörda produkten inte godtas.

(30) Eftersom uppgifterna från TBEA och EBIA varken är konsekventa eller tillräckliga för att vederlägga eller väcka tvivel beträffande den detaljerade analys som kommissionen redogör för i skälen 58 – 73 i förordningen om preliminär tull bekräftas undersökningsresultaten i dessa skäl.

2. *Resultatrelaterade skadeindikatorer*

(31) TBEA och EBIA hävdade att kommissionen borde ha bedömt gemenskapsindustrins situation på grundval av en undersökning av de koncerner till vilka företagen i stickprovet hör i stället för att samla in uppgifter från vissa enskilda företag. De hävdade att det inte går att göra en övergripande analys av koncernen om man väljer ut ett eller två företag, och detta hindrar också att försäljning inom koncernen beaktas (särskilt handel mellan närstående parter). Enligt TBEA och EBIA var fastställandet av skada alltså bristfälligt.

(32) I skäl 5 i förordningen om preliminär tull anges att stickprov användes på grund av det stora antal gemenskapstillverkare som uttryckligen stödde klagomålet, och att ett representativt urval klagande gemenskapstillverkare undersöktes (se vidare skälen 46 – 47 i förordningen om preliminär tull).

Om man som TBEA och EBIA föreslår hade undersökt hela koncerner i stället för enskilda företag inom koncernerna hade man blivit tvungen att undersöka ett mycket större antal företag än de nio som undersöktes, vilket skulle strida mot skälet till att stickprov i enlighet med artikel 17 i grundförordningen användes i denna undersökning.

(33) Under föreliggande undersökning har man vid bedömningen av de enskilda faktorer som ledde till de preliminära slutsatserna om skada under alla omständigheter bortsett från alla icke-reguljära, icke-operativa eller finansiella poster och all sidoverksamhet som inte är direkt kopplad till den berörda produkten. Genom att denna metod användes uteslöts möjligheten att överföra intäkter mellan företag inom samma koncern eller omfördela alltför höga allmänna omkostnader till cykelverksamheten.

(34) Man såg också till att bara indikatorer som avspeglade affärsmässiga förhållanden mellan företag inom samma koncern användes vid fastställandet av de resultatrelaterade skadeindikatorerna för gemenskapsindustrin.

(35) TBEA:s och EBIA:s slutsats att fastställandet av skada var bristfälligt är alltså grundlös. De preliminära undersökningsresultaten om de resultatrelaterade skadeindikatorerna bekräftas därför.

2. **Fastställande av prisunderskridande**

(36) TBEA och EBIA ifrågasatte kommissionens metod att fastställa de preliminära prisunderskridandemarginalerna (se skälen 54 – 57 i förordningen om preliminär tull). De hävdade att marginalerna var för höga, eftersom kommissionen inte räknade av något negativt belopp från det positiva belopp med vilket de taiwanesiska exportörernas priser underskred gemenskapsindustrins. De menade att den faktiska underskridandemarginalen och konkurrensnivån kunde beräknas bara om det belopp med vilket gemenskapsindustrins priser understeg de taiwanesiska exportörernas togs med vid beräkningen.

(37) I kommissionens metod för beräknande av underskridande jämfördes det vägda, genomsnittliga nettoförsäljningspriset på de dumpade cyklarna från Taiwan, modell för modell, med det vägda, genomsnittliga nettoförsäljningspriset på cyklar som tillverkades och såldes av gemenskapsindustrin på gemenskapsmarknaden. Metoden medgav alltså, i motsats till vad TBEA och EBIA hävdar, att det belopp med vilket priset på en viss taiwanesisk modell översteg gemenskapsindustrins pris beaktades transaktion för transaktion.

3. **Gemenskapsindustrins lönsamhet**

(38) TBEA och EBIA hävdade att kommissionens slutsatser i skäl 70 i förordningen om preliminär tull (att verksamheten har gått med förlust sedan 1995 trots ansträngningar bland de gemenskapstillverkare som ingick i stickprovet att omstrukturera och minska kostnader) inte är förenliga med de undersökningsresultat som visar att prisutvecklingen haft en stadigt uppåtgående trend.

(39) Mot detta kan anföras att inte priserna på alla modeller som gemenskapsindustrin tillverkade eller sålde visade en uppåtgående trend under hela den undersökta perioden (se vidare skäl 83 i förordningen om preliminär tull). Tvärtom sjönk priserna på mountainbikar med upp till 12 % i de medlemsstater där de flesta taiwanesiska cyklarna säljs, Förenade kungariket, Frankrike och Tyskland (se vidare skäl 83 i förordningen om preliminär tull). Vidare kan man inte dra slutsatsen att en allmän trend för priser och kostnader automatiskt också gäller lönsamheten. För att man skall kunna dra en sådan slutsats måste också andra ekonomiska faktorer än prisutvecklingen analyseras. I det sammanhang som det här är fråga om måste stordriftsfördelar, tillverkningskostnad per enhet och produktmix beaktas.

(40) Mellan 1994 och undersökningsperioden sjönk volymen av gemenskapsindustrins försäljning till icke närstående kunder på gemenskapsmarknaden med 22 % (ca 1,8 miljoner enheter) och försäljningsvärdet med 14 %, vilket ledde till att stordriftsfördelarna minskade och tillverkningskostnaden per enhet ökade (se vidare skälen 65 och 66 i förordningen om preliminär tull). Trots att vissa kostnader kunde minskas tack vare omstrukturering ökade därför tillverkningskostnaden per enhet för de flesta modellerna. Tendensen förstärktes ytterligare av att gemenskapsindustrin tillverkade mer avancerade cyklar, med högre tillverkningskostnader och högre försäljningspriser (se vidare skäl 67 i förordningen om preliminär tull). I förening påverkade dessa faktorer lönsamheten negativt.

(41) På grund av den svåra situationen på gemenskapsmarknaden och av prispressen var sänkningarna av de indirekta kostnaderna och prishöjningarna inte tillräckliga för att uppväga ökningarna av de direkta kostnaderna och tillverkningskostnaderna per enhet.

(42) Utvecklingen för dessa ekonomiska faktorer förklarar hur gemenskapsindustrin kunde gå med förlust under hela den undersökta perioden trots ökade försäljningspriser och trots vissa kostnadsminskningar. Skäl 70 i förordningen om preliminär tull bekräftas därför.

4. **Slutsats om skada**

(43) De undersökningsresultat som ledde till den preliminära slutsatsen att gemenskapsindustrins situation försämrades under hela den undersökta perioden har granskats med beaktande av invändningarna från TBEA och EBIA. Vid granskningen bekräftades att alla de skadeindikatorer som fastställts preliminärt för gemenskapsindustrin, dvs. tillverkning (−20 %), kapacitet (−18 %) och kapacitetsutnyttjande (−3 %), försäljningsvolym (−22 %) och försäljningsvärde (−14 %), marknadsandel (−7 % räknat i volym och −4 % räknat i värde), lönsamhet och sysselsättning (−15 %), var korrekta. Dessa undersökningsresultat och slutsatsen att gemenskapsindustrin lidit sådan väsentlig skada som avses i artikel 3 i grundförordningen bekräftades därför.

På dessa grunder bekräftas de preliminära undersökningsresultaten och de preliminära slutsatserna om skada i skälen 74−77 i förordningen om preliminär tull.

H. VÅLLANDE AV SKADA

1. Den dumpade importens inverkan på gemenskapsindustrin

1. *Volymen på importen från Taiwan*

(44) TBEA och EBIA hävdade att ett betydande antal cyklar som importerades från Taiwan inte konkurrerade direkt med cyklar tillverkade av gemen-

skapsindustrin, eftersom inte alla cyklar som importerats från Taiwan jämfördes med sådana som tillverkats i gemenskapen vid undersökningen av prisunderskridandet, och därför inte kunde ha någon negativ inverkan på gemenskapsindustrin.

(45) Gemenskapsindustrin led enligt TBEA och EBIA inte heller någon skada på grund av de cyklar som importerades från Taiwan. Trots att volymen av cykelimporten från Taiwan ökade under den undersökta perioden var ökningen mycket liten och kompenserade i själva verket långt ifrån den totala importnedgång som inträdde efter det att antidumpningsåtgärder införts mot import av cyklar med ursprung i Folkrepubliken Kina, Malaysia, Indonesien och Thailand. Mellan 1994 och undersökningsperioden sjönk importen från andra länder än Taiwan med ca 1 miljon enheter samtidigt som importen från Taiwan ökade med bara 550 000 enheter. De drog slutsatsen att importtrycket på gemenskapen lättade avsevärt under den undersökta perioden.

(46) Mot den första invändningen kan anföras att det faktum att inte alla modeller av produkten i fråga jämfördes i samband med undersökningen om prisunderskridande inte kan leda till slutsatsen att dessa modeller inte är jämförbara eller inte konkurrerar på gemenskapsmarknaden. Undersökningen har tvärtom visat att alla cyklar, trots det stora antalet olika cykeltyper som finns både på den taiwanesiska marknaden och på gemenskapsmarknaden, har samma grundläggande fysiska och tekniska egenskaper och användningsområden, och därför bör betraktas som en och samma produkt.

(47) Mot invändningen om effekterna av de stora importvolymerna från Taiwan kan anföras att Taiwan stod för 55 % av cykelimporten till gemenskapen under undersökningsperioden och därmed var den i särklass största exportören (se vidare skäl 79 i förordningen om preliminär tull), trots att gemenskapsmarknaden kontinuerligt minskade från 1994 och framåt (sammanlagt med 16 % mätt i antal cyklar). Försäljningsvolymen sjönk för gemenskapsindustrin (med 22 %) och andra aktörer på gemenskapsmarknaden, men volymen på importen från taiwanesiska exportörer fortsatte att öka (med 25 %) samtidigt som deras försäljningspriser sjönk stadigt under 1995 och 1996 (med sammanlagt 19 %). Gemenskapsindustrin sålde ca 1,4 miljoner enheter färre samtidigt som importen från Taiwan ökade med 300 000 enheter, vilket motsvarar 55 % av den sammanlagda ökningen under hela den undersökta perioden. Detta och undersökningsresultaten i skäl 81 i förordningen om preliminär tull visar att de dumpade lågpriscyklarna från Taiwan hade negativ inverkan på gemenskapsindustrin.

2. *Marknadsandelens utveckling*

(48) TBEA och EBIA hävdade att utvecklingen av marknadsandelarna för både klagande och övriga gemenskapstillverkare visar att importen från Taiwan inte hade någon skadlig inverkan. År 1994 var gemenskapstillverkarnas andel av gemenskapsmarknaden 70,4 %. Under undersökningsperioden sjönk andelen något med 2 procentenheter, men var fortfarande så hög som 68 %. Minskningen påstås dock dölja det faktum att enskilda gemenskapstillverkares marknadsandel ökade. Flera företag gick i konkurs eller lades ned under den undersökta perioden och antalet gemenskapstillverkare minskade alltså (se vidare skäl 58 i förordningen om preliminär tull). TBEA och EBIA drar av detta slutsatsen att eftersom de kvarvarande tillverkarna har en marknadsandel som är nästan lika stor som den som det större antalet tillverkare höll 1994, måste dessa kvarvarande tillverkare ha ökat sina marknadsandelar på bekostnad av andra europeiska tillverkare.

(49) TBEA:s och EBIA:s fokusering på marknadsandelen skymmer i detta fall vad en korrekt analys skulle visa. Vad gemenskapstillverkarna beträffar konstaterades i skäl 71 i förordningen om preliminär tull att gemenskapsindustrin förlorade 7 % av sin marknadsandel räknat i volym och 4 % räknat i värde mellan 1994 och undersökningsperioden. Försäljningsvolymen minskade med ca 1,8 miljoner enheter under samma period. Marknadsandelen för de gemenskapstillverkare som inte ingick i vad som definierades som gemenskapsindustrin ökade i både volym (2 procentenheter) och värde (5 %). Dock minskade försäljningsvolymen också för dessa tillverkare (− 600 000 enheter) under perioden.

Samtidigt ökade de taiwanesiska exportörernas marknadsandel räknat i volym med 50 %, vilket motsvarade 5,8 procentenheter och är tre gånger så mycket som ökningen för övriga gemenskapstillverkare. De lyckades också öka försäljningsvolym

med 550 000 enheter. Detta motsäger TBEA:s och EBIA:s påstående om marknadsandelarna. Analysen visar att de taiwanesiska exportörerna ökade sin marknadsandel på detta spektakulära sätt på bekostnad av både de gemenskapstillverkare som klagade och de som inte klagade.

3. *Gemenskapsindustrins prisutveckling*

(50) TBEA och EBIA hävdade att priserna för de cyklar som gemenskapsindustrin sålde utvecklades positivt under hela den undersökta perioden, och att priserna ökade med 6 % mellan 1994 och undersökningsperioden. Priserna ökade med 11 % mellan 1995 och 1996 och med ytterligare 2 % mellan 1996 och undersökningsperioden.

(51) Gemenskapsindustrins allmänna prisutveckling var mycket riktigt positiv mellan 1994 och undersökningsperioden. Trenden förklaras dock av att gemenskapsindustrin ändrade sin produktmix och inriktade sig på mer avancerade cyklar (se vidare skäl 59 i förordningen om preliminär tull). Undersökningen visar dock att tillverkningen fortsatt att gå med förlust efter 1995, eftersom prisökningarna inte var tillräckliga för att industrin skulle kunna täcka sina tillverkningskostnader. Prisutvecklingen har dessutom varit negativ för vissa modeller på grund av den illojala konkurrensen från den dumpade taiwanesiska lågprisimporten (se vidare skäl 83 i förordningen om preliminär tull). De genomsnittliga priserna på de mountainbike-modeller vars komponenter inte ändrades så mycket minskade med upp till 12 % mellan 1994 och undersökningsperioden, beroende på gemenskapsmarknad.

(52) Eftersom 60 % av den taiwanesiska importen i huvudsak rörde enkla mountainbikar, alltså det segment där gemenskapspriserna var som mest pressade, anses de taiwanesiska exportörernas prispolitik ha inverkat negativt på gemenskapsindustrin.

2. **Konsumtionsutvecklingen**

(53) TBEA och EBIA hävdade att den sjunkande konsumtionen var en av de faktorer som hade negativ inverkan på gemenskapsindustrin. De hävdade att efterfrågan på cyklar på gemenskapsmarknaden minskade med ca 3 miljoner enheter från 1994 fram till undersökningsperioden. Gemenskapsindustrins försäljning minskade samtidigt med 1,8 miljoner enheter. Gemenskapsindustrin noterade sitt sämsta ekonomiska resultat, – 2,3 %, just 1996, då konsumtionen var som lägst. När konsumtionen under undersökningsperioden steg förbättrades gemenskapsindustrins ekonomiska situation något, och förlusten stannade på 1,3 %. TBEA och EBIA menade att detta visar ett klart samband mellan konsumtionsutvecklingen i gemenskapen och gemenskapsindustrins resultat.

(54) Kommissionen konstaterar i skäl 100 i förordningen om preliminär tull att det inte kan uteslutas att den sjunkande konsumtionen bidragit till gemenskapsindustrins svårigheter, men drar slutsatsen att effekten inte varit sådan att orsakssambandet mellan den dumpade importen från Taiwan och den väsentliga skada som gemenskapsindustrin lidit bryts. Även om det finns ett samband mellan konsumtionsutvecklingen och gemenskapsindustrins resultat är detta inte en tillräcklig förklaring till gemenskapsindustrins dåliga resultat under perioder då konsumtionen steg.

3. **Andra gemenskapstillverkares prisunderskridande**

(55) Enligt TBEA och EBIA berodde delar av den skada som gemenskapsindustrin förorsakats till en del på att gemenskapstillverkare i Italien som inte deltog i klagomålet underskred priserna i hög grad. De hävdade att dessa tillverkares försäljning var särskilt betydelsefull på de största gemenskapsmarknaderna och gjordes till extremt låga priser som också underskred de taiwanesiska priserna. Som bevis för dessa tillverkares skadliga beteende hänvisade TBEA och EBIA till Eurostat-statistik för 1996 och 1997 och jämförde de taiwanesiska priserna i nio

medlemsstater med priserna på leveranserna från Italien. Det visade sig att de taiwanesiska priserna underskred de italienska bara i Förenade kungariket. De låga taiwanesiska priserna i Förenade kungariket uppgavs bero på att det främst var barncyklar, som är billigare än andra cyklar, som importerades dit.

(56) TBEA och EBIA gör i sin prisjämförelse dock inte den uppdelning i olika cykeltyper som görs i prisjämförelsen i skälen 54—57 i förordningen om preliminär tull och som definieras i skäl 14 i den förordningen. De har inte heller uppmärksammat det faktum att Eurostat-statistiken gav separata siffror för vart och ett av de tre KN-nummer som omfattas av denna undersökning, och att ett av dessa nummer avser mycket enkla cyklar utan kullager. Trots att barncyklar är mycket enklare gör de t.ex. inte någon skillnad mellan den produktmix och de enhetliga kategorier av cyklar som de taiwanesiska och italienska aktörerna sålde på gemenskapsmarknaden. De gör inte heller någon skillnad mellan de italienska tillverkare som deltar i klagomålet och de som inte gör det, och uppmärksammar inte att Eurostat-statistiken innehåller information om cyklar av alla ursprung. Slutligen förbiser TBEA och EBIA att italienska tillverkare använder andra försäljningsvillkor än de taiwanesiska, vilket också påverkar prisjämförelsens meningsfullhet. Deras slutsatser kan alltså i högsta grad ifrågasättas från en metodologisk synpunkt.

(57) Undersökningsresultaten i skälen 91—95 i förordningen om preliminär tull om de gemenskapstillverkare som inte deltog i klagomålet bekräftas därför.

4. **Omstrukturering**

(58) TBEA och EBIA hävdade att gemenskapsindustrin tvingades genomföra omfattande omstruktureringar i form av samgåenden och uppköp, och att detta var skälet till att produktionskapaciteten och sysselsättningen minskade och att kostnaderna ökade.

(59) Den europeiska cykelindustrin genomförde rationaliseringar och omstruktureringar som fortfarande pågår (se vidare skäl 103 i förordningen om preliminär tull), vilket visar industrins förmåga att anpassa sig till nya marknadsvillkor. I motsats till vad TBEA och EBIA hävdar ledde omstruktureringarna dock inte nödvändigtvis till ökade kostnader. Undersökningen visar att vissa av de gemenskapstillverkare som ingick i stickprovet sänkte sina kostnader genom att sälja utrustning eller fastigheter. På detta sätt förbättrade vissa stora europeiska koncerner sin sammanlagda ekonomiska situation något, och de kunde samtidigt sänka vissa kostnader (t.ex. allmänna omkostnader, avskrivningar, hyror, finansieringskostnader m.m.).

(60) Vissa europeiska koncerner genomförde visserligen större aktioner som samgåenden och uppköp som ett led i den allmänna globaliseringstrenden. Samgåenden och uppköp bör inte ses som en orsak till dessa företags svaga ställning, utan snarare som dess konsekvens. Beträffande de globala skadeindikatorerna såsom produktion, produktionskapacitet och arbetslöshet beaktades utvecklingen för de företag som gått samman eller köpts upp under den undersökta perioden, eftersom dessa företag utgör gemenskapsindustrin.

Däremot bortsågs ifrån inverkan av kostnaderna för samgåenden och uppköp på den ekonomiska situationen för de företag som utgör gemenskapsindustrin och för de gemenskapstillverkare som ingick i stickprovet. Kostnaderna för samgåenden, uppköp eller omstrukturering av koncerner avspeglas alltså inte i de undersökningsresultat som ledde till de slutsatser om att gemenskapsindustrin lidit väsentlig skada som redovisas ovan.

(61) Omstruktureringen av gemenskapsindustrin kan därför inte anses vara orsak till den väsentliga skada som gemenskapsindustrin lidit.

5. **Slutsats om orsakssamband**

(62) På dessa grunder bekräftas den preliminära analysen och de preliminära slutsatserna om orsakssamband.

I. GEMENSKAPENS INTRESSE

(63) I motsats till slutsatserna i förordningen om preliminär tull hävdade EBIA att det finns tvingande skäl för att det inte ligger i gemenskapens intresse att vidta antidumpningsåtgärder.

1. **Gemenskapsindustrins intresse**

(64) I skäl 103 i förordningen om preliminär tull konstateras att gemenskapsindustrin blivit mycket sårbar på grund av den väsentliga skada som den illojala konkurrensen från den dumpade lågprisimporten vållat den. Det skulle i själva verket ha

behövts ytterligare rationaliseringar och omstruktureringar, i synnerhet från de små tillverkarnas sida. Många europeiska företag tvingades lägga ned eller gå över från tillverkning till monteringsverksamhet. De ansträngningar som de europeiska tillverkarna gjort under de senaste åren för att överleva och förbli konkurrenskraftiga skulle omintetgöras om antidumpningstull inte införts på den dumpade lågprisimporten från Taiwan.

(65) Eftersom det inte inkommit några invändningar beträffande gemenskapsindustrins intresse bekräftas slutsatserna i skälen 103—105 i förordningen om preliminär tull.

2. **Importörernas, handlarnas och detaljhandlarnas intresse**

(66) EBIA hävdade att många importörer, handlare och detaljhandlare i gemenskapen lagt ned mycket tid, arbete och pengar under åren på att marknadsföra vissa märken inom gemenskapen. Dessa investeringar skulle skadas av att antidumpningsåtgärder vidtogs. EBIA hävdade också att detaljhandlarnas överlevnad beror på mångfald och kvalitet och att bara de taiwanesiska tillverkarna kan erbjuda detta. Ett stort antal arbetstillfällen över hela Europa uppgavs vara hotade om antidumpningsåtgärder vidtogs.

(67) När dessa invändningar utreds bör man ha i åtanke att också handlare och detaljhandlare som samarbetar med gemenskapsindustrin har lagt ned tid och pengar i sina företag. Antidumpningsåtgärdernas negativa inverkan på detaljhandeln bör därför ses mot bakgrund av slutsatserna i skäl 110 i förordningen om preliminär tull. Antidumpningsåtgärder kommer i vilket fall som helst inte att försätta handlare och detaljhandlare som handlar med taiwanesiska cyklar i någon orättvist svår situation jämfört med andra detaljhandlare på gemenskapsmarknaden. De föreslagna åtgärderna kommer helt enkelt att tillrättalägga de snedvridande effekterna av den skadliga dumpningen och återställa rättvis konkurrens mellan alla aktörer i gemenskapen. Prisökningarna kommer dessutom inte att uppstå automatiskt. Även om prisökningar kan uppstå till följd av att en antidumpningstull införs (se vidare skäl 111 i förordningen om preliminär tull) bör dessa prishöjningar bli mycket begränsade.

(68) Det inkom mycket få meningsfulla svar från importörer som är medlemmar av EBIA (se vidare skäl 108 i förordningen om preliminär tull). Sedan de preliminära antidumpningstullarna införts tänkte kommissionen göra kontrollbesök på plats för att ytterligare undersöka situationen för importörerna på gemenskapsmarknaden och utreda om dessa invändningar stämde. Eftersom inte någon av medlemmarna i EBIA visade sig vilja samarbeta med kommissionen kan dessa invändningar beträffande importörer inte beaktas.

(69) Under dessa omständigheter och i brist på uppgifter som antyder motsatsen bekräftas slutsatserna från det preliminära förfarandet om antidumpningsåtgärdernas inverkan på importörer, handlare och detaljhandlare.

3. **Konsumenternas intresse**

(70) EBIA hävdade också att antidumpningsåtgärderna förmodligen skulle få flera negativa konsekvenser för konsumenterna. Konsumentpriserna skulle öka och eftersom flera modeller därmed skulle bli för dyra för konsumenterna skulle de bli tvungna att köpa enklare modeller. Gemenskapsmarknaden skulle komma att behärskas av ett litet antal europeiska tillverkare och tillgången på lågpriscyklar av låg kvalitet importerade från andra källor, t.ex. Östeuropa och Indien, skulle öka. Urvalet och förnyelsen skulle begränsas, vilket skulle få negativa konsekvenser för att antal cyklister, särskilt i medlemsstater där de taiwanesiska cyklarna har en mycket stor marknadsandel. Det skulle följaktligen inte ligga i gemenskapskonsumenternas intresse att antidumpningsåtgärder vidtogs.

(71) Dessa frågor har, med undantag för antidumpningsåtgärdernas inverkan på konsumentpriserna, redan avhandlats. Det har alltså klarlagts att kvaliteten på cyklarna som säljs på gemenskapsmarknaden, konkurrensen och konsumentens valmöjligheter inte kommer att påverkas av att antidumpningsåtgärder vidtas.

(72) EBIA har inte tillhandahållit någon ekonomisk analys som visar att konsumentpriserna skulle öka om antidumpningsåtgärder vidtogs. Marginalerna i

distributionskedjan i gemenskapen gör att antidumpningsåtgärderna som mest skulle påverka konsumentpriset med 2,6 %. Eftersom marknaden omfattar ett så stort antal konkurrenter är det dock långt ifrån säkert att antidumpningsåtgärder skulle medföra någon prishöjning alls på konsumentnivå.

4. **Följder för konkurrensen på gemenskapsmarknaden**

(73) EBIA anser att antidumpningsåtgärder skulle bidra till att skapa ett oligopol bestående av Atag, Monark och Derby (vissa enskilda företag i stickprovet ingår i dessa koncerner). Om antidumpningsåtgärderna införs uppges dessa koncerner kunna dominera marknaden och kontrollera de små, oberoende tillverkarna.

(74) EBIA hävdade också att det skulle bidra till att minska konkurrensen på gemenskapsmarknaden om antidumpningstullar läggs till den redan höga tullen på 15,4 %. EBIA erinrade om att åtgärderna mot Taiwan avslutar en serie antidumpningsförfaranden som lett till att åtgärder införts mot Folkrepubliken Kina, Indonesien, Malaysia och Thailand.

(75) Gemenskapsmarknaden innehåller ett stort antal aktörer, och det är därför ingen risk för att någon monopol- eller oligopolsituation uppstår (se vidare skäl 117 i förordningen om preliminär tull). Undersökningen visar i stället att konkurrensen är stark mellan alla de europeiska tillverkarna och importörerna på gemenskapsmarknaden.

(76) Den sammanlagda marknadsandelen för de tre största europeiska koncernerna på gemenskapsmarknaden är ca 28 % (se vidare skäl 62 i förordningen om preliminär tull). De sammanlagt ca 70 tillverkarna i gemenskapen (de flesta av dessa är små och medelstora företag) har stor erfarenhet av cykelbranschen. Det finns därutöver hundratals importörer av cyklar som tillverkats i USA, Tjeckiska republiken, Polen, Indien, Vietnam, Indonesien, Sydkorea, Malaysia osv. Det anses därför inte finnas någon risk att någon monopolsituation uppstår i gemenskapen.

(77) Det faktum att små tillverkare stödde och deltog i undersökningen och inte heller gjorde några invändningar mot slutsatserna i förordningen om preliminär tull är också ett starkt tecken på att de inte känner detta hot. Tvärtom visar deras handlande att de är övertygade om att deras situation skulle försämras ytterligare om antidumpningsåtgärder inte vidtas mot den dumpade lågprisimporten från Taiwan.

(78) På dessa grunder bekräftas därför undersökningsresultaten i skälen 116–118 i förordningen om preliminär tull.

5. **Minskad förnyelse i gemenskapen**

(79) EBIA hävdar att de taiwanesiska cykeltillverkarna spelar en viktig roll på gemenskapsmarknaden genom sitt breda sortiment av produkter av hög kvalitet, och att det därför inte ligger i gemenskapens intresse att införa antidumpningsåtgärder. Det har hävdats att det är de taiwanesiska tillverkarna som har stått för den mest banbrytande tekniska utvecklingen, från introduktionen av mountainbiken, helfjädrade cyklar och så vidare. De uppges vara ledande beträffande forskning och utveckling (FoU) för tillverkning av cyklar med hjälpmotorer/eldrivna cyklar (en växande marknad), och de uppges också vara världsledande på tillverkning av ihopfällbara cyklar. EBIA framhöll särskilt att 2,2 % av de taiwanesiska tillverkarnas omsättning går till investeringar i långsiktig FoU.

(80) Till skillnad från vad EBIA hävdar är större delen av de till gemenskapen importerade taiwanesiska cyklarna av enklare modell, och bara 7 % kan betraktas som mera avancerade modeller. Tillgängliga uppgifter visar också att de taiwanesiska exporterande tillverkare som undersöktes inte lade 2,2 % utan bara ca 1 % av omsättningen på investeringar i FoU under undersökningsperioden, dvs. mindre än vad gemenskapsindustrin gjorde.

(81) Eftersom de kommande åtgärdernas nivå inte är sådan att det kommer att hindra att de taiwanesiska cyklarna säljs på gemenskapsmarknaden kommer antidumpningsåtgärderna inte att påverka förnyelsetakten i den mån den beror på importen från Taiwan.

6. **Slutsats**

(82) Eftersom det inte inkommit några avgörande bevis eller synpunkter beträffande gemenskapens intresse bekräftas de preliminära undersökningsresultaten.

J. **SLUTGILTIG ANTIDUMPNINGSTULL**

(83) Eftersom de berörda parterna inte inkommit med några synpunkter som vederlägger de preliminära undersökningsresultat som ledde till att preliminära antidumpningstullar infördes, bekräftas undersökningsresultaten i skälen 121–125 i förordningen om preliminär tull.

(84) På dessa grunder och på grund av det stora antal olika typer av cyklar som exporteras från Taiwan anses liksom tidigare värdetullar vara den lämpligaste formen för åtgärden.

K. **UTTAG AV DE PRELIMINÄRA TULLARNA**

(85) Med hänsyn till de höga dumpningsmarginaler som konstaterats för de exporterande tillverkarna och den allvarliga skada som åsamkats gemenskapsindustrin bör de belopp för vilka säkerhet ställts i form av preliminära antidumpningstullar vid transaktioner med den berörda produkten tas ut slutgiltigt till den tullsats som fastställs för de slutgiltiga antidumpningstullarna.

L. **BEGÄRAN OM BEHANDLING SOM NY EXPORTÖR**

(86) Eftersom stickprov användes vid undersökningen kan någon översyn för att fastställa enskilda dumpningsmarginaler för nya exportörer i enlighet med artikel 11.4 i grundförordningen inte komma i fråga under detta förfarande. För att nya exporterande tillverkare och de samarbetsvilliga företag som inte ingick i stickprovet skall få en likvärdig behandling anses den vägda, genomsnittliga tull som införs för sistnämnda grupp också böra tillämpas för sådana nya exporterande tillverkare som annars skulle ha varit berättigade till en översyn i enlighet med artikel 11.4 i grundförordningen (se vidare skälen 8 och 9 ovan).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. En slutgiltig antidumpningstull skall införas på import av tvåhjuliga cyklar och andra cyklar (inbegripet trehjuliga transportcyklar) utan motor, med eller utan kullager, som omfattas av KN-numren 8712 00 10, 8712 00 30 och 8712 00 80 med ursprung i Taiwan.

2. Satsen för den slutgiltiga antidumpningstull som skall tillämpas på nettopriset fritt gemenskapens gräns, före tull, skall, om inte annat följer av punkterna 3 och 4, vara 18,2 % (Taric-tilläggsnummer 8900).

3. De produkter som tillverkas av de företag som anges i bilagan skall omfattas av en slutgiltig antidumpningstullsats på 5,4 % (Taric-tilläggsnummer 8548).

4. För produkter som tillverkas av de i tabellen nedan angivna företagen skall följande antidumpningstullar tillämpas:

Företag	Tullsats	Taric-tilläggsnummer
Fritz Jou Manufacturing Co., Ltd	10,2 %	8698
Giant Manufacturing Co., Ltd	2,4 %	8699
Merida Industry Co., Ltd	2,5 %	8551
Ming Cycle Industrial Co., Ltd	2,5 %	8552

5. Om inte annat anges skall gällande bestämmelser om tullar tillämpas.

Artikel 2

Om någon ny exporterande tillverkare i Taiwan med tillhandahållande av tillräckliga bevis visar för kommissionen att den

— inte exporterade den produkt som avses i artikel 1.1 till gemenskapen under undersökningsperioden (1 november 1996–31 oktober 1997),

— inte är någon av de exportörer eller tillverkare i Taiwan som omfattas av de antidumpningsåtgärder som införs genom denna förordning närstående, och

— faktiskt har exporterat produkten i fråga till gemenskapen efter den undersökningsperiod på vilken åtgärderna grundas, eller genom avtal gjort ett oåterkalleligt åtagande att exportera en betydande kvantitet till gemenskapen,

kan rådet med enkel majoritet, på förslag framlagt av kommissionen efter samråd med rådgivande kommittén, ändra artikel 1.3 på så sätt att en exporterande tillverkare läggs till i den förteckning som avses i bilagan till den artikeln.

Artikel 3

De belopp för vilka säkerhet ställts i form av den preliminära antidumpningstull som infördes genom förordning (EG) nr 1833/98 skall tas ut slutgiltigt till den slutgiltiga tullsatsen. De belopp med vilka de ställda säkerheterna överskrider nivån på den slutgiltiga antidumpningstullen skall frisläppas.

Artikel 4

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning.*

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Luxemburg den 22 februari 1999.

På rådets vägnar
H.-F. von PLOETZ
Ordförande

BILAGA

Acetrikes Industrial Co., Ltd, Changhua
Asahi Enterprises Corporation, Tainan
Axman Enterprise Co., Ltd, Taichung
Century Manufacturing Co., Ltd, Taichung
Dahon Inc., Taipei
Dodsun Bicycle & Machinery Manufacturers, Tao Yuan
Fairly Bike Manufacturing Co., Ltd, Taipei
Formosan I Shin Enterprise Ltd, Tainan
Golden Cycle Corp., Taipei
Hsieh Chan Bicycle Co., Ltd, Changhua
Ideal Bike Corporation, Taichung
Kenstone Metal Co., Ltd, Taichung
Liyang Industrial Co., Ltd, Taipei
MT Racing Inc., Taichung
Pretty Wheel Industrial Co., Ltd, Taichung
Rockman Taiwan Bicycle Mfg. Inc., Taichung
San Ground Co., Ltd, Taichung
Sanfa Bicycle Industrial Co., Ltd, Taichung
Sheng Fa Industries Co., Ltd, Taipei
Southern Cross International Co., Ltd, Nantou
Speedstar Industries Co., Ltd, Kaohsiung
Taioku Manufacturing Co., Ltd, Nantou
Taiwan Hodaka Industrial Co., Ltd, Taipei
United Engineering Corp., Taoyuan
Wai I Industry Co., Ltd, Chia-Yi
Wheeler Industrial Co., Ltd, Taichung
Willing Industry Co., Ltd, Taichung
Yuh Jiun Industrial Co., Ltd, Tainan